



Dr. Ir. Djamester A. Simarmata DEA  
Dosen FEUI

# **EKONOMI PERKOTAAN** *Untuk* **PERENCANAAN KOTA**

**DALAM ERA GLOBALISASI  
(Konsep dan Beberapa Model)**

**2015**

# **EKONOMI PERKOTAAN UNTUK PERENCANAAN KOTA DALAM ERA GLOBALISASI**

(Konsep dan Beberapa Model)

### **UU No 19 Tahun 2002 Tentang Hak Cipta**

#### **Fungsi dan Sifat hak Cipta Pasal 2**

1. Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi pencipta atau pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### **Hak Terkait Pasal 49**

1. Pelaku memiliki hak eksklusif untuk memberikan izin atau melarang pihak lain yang tanpa persetujuannya membuat, memperbanyak, atau menyiarkan rekaman suara dan/atau gambar pertunjukannya.

#### **Sanksi Pelanggaran Pasal 72**

1. Barangsiapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) atau pasal 49 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

# **EKONOMI PERKOTAAN UNTUK PERENCANAAN KOTA DALAM ERA GLOBALISASI**

Dr. Ir. Djamester A. Simarmata D. E. A.

~ Dosen FEUI ~





Jl.Rajawali, G. Elang 6, No 3, Drono, Sardonoarjo, Ngaglik, Sleman  
Jl.Kaliurang Km.9,3 – Yogyakarta 55581  
Telp/Faks: (0274) 4533427  
Website: [www.deepublish.co.id](http://www.deepublish.co.id)  
[www.penerbitdeepublish.com](http://www.penerbitdeepublish.com)  
E-mail: [deepublish@ymail.com](mailto:deepublish@ymail.com)

---

### **Katalog Dalam Terbitan (KDT)**

---

#### **SIMARMATA, Djamester A.**

Ekonomi Perkotaan untuk Perencanaan Kota dalam Era Globalisasi: Konsep dan Beberapa Model/oleh Djamester A. Simarmata.--Ed.1, Cet. 1--Yogyakarta: Deepublish, Mei 2015.

xxii, 518 hlm.; Uk:14x20 cm

ISBN 978-602-280-899-2

1. Ilmu Ekonomi

I. Judul

330

---

Desain cover : Unggul Pebri Hastanto  
Penata letak : Dyah Wuri Handayani

**PENERBIT DEEPUBLISH**  
**(Grup Penerbitan CV BUDI UTAMA)**  
Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

Copyright © 2015 by Deepublish Publisher  
All Right Reserved

---

Isi diluar tanggung jawab percetakan

---

Hak cipta dilindungi undang-undang  
Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau  
memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini  
tanpa izin tertulis dari Penerbit.

# **PRAKATA**

Buku ini bermula dari penulisan monografi di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, tahun 2003. Setelah sekian lama mengendap, akhirnya penulis melakukan banyak perubahan dan tambahan serta pengurangan isi dari monografi semula, sehingga telah merupakan buku baru.

Niat menerbitkan buku ini ialah untuk menambah perbendaharaan buku dalam bahasa Indonesia, dan sejauh mungkin orang dapat menemui kasus-kasus Indonesia, walaupun banyak contoh yang harus diambil dari negara Barat.

Ekonomi perkotaan akan makin dominan dalam ekonomi nasional, di mana pada saat terakhir, tingkat urbanisasi Indonesia telah mencapai lebih dari 50 persen. Dari data yang belum tersusun secara sistematis, kontribusi PDB dari ekonomi perkotaan tingkat nasional berada pada sekitar 75 persen, dan mungkin lebih. Tetapi yang menjadi masalah ialah definisi daerah perkotaan. Perkotaan hendaknya tidak dilihat hanya dari batasan administratif, tetapi lebih dari kriteria ekonomi, di mana telah ada fenomena aglomerasi.

Walaupun tadinya dimaksud untuk menulis buku yang lebih besar, tetapi ternyata batasan waktu tetap menjadi hambatan. Tetapi tetap dikandung niat untuk menerbitkan buku ekonomi perkotaan yang lebih memuat isi yang dibutuhkan sesuai dengan perkembangan negara Indonesia serta ilmu ekonomi perkotaan.

Di dalam dirinya ekonomi perkotaan berhadapan dengan ekonomi dua subdisiplin vital ilmu ekonomi: ekonomi mikro dan

ekonomi makro. Ekonomi mikro mengedepankan berlakunya hukum ekonomi skala, sedangkan ekonomi makro mengedepankan *constant return to scale* (CRS). Ada pertentangan pendapat, sebab orang tidak dapat memberi penjelasan mengapa ekonomi makro yang merupakan gabungan unit-unit ekonomi mikro dalam bentuk perusahaan yang didominasi oleh ekonomi skala dapat berubah menjadi ekonomi yang mengatakan berlakunya CRS.

Di dalam semua itu, bersama ini penulis mengucapkan terima kasih pada penerbit Deepublish, yang telah bersedia menerbitkan buku ini. Tetapi segala kekurangan isi buku ini tetap berada di pundak penulis.

Semoga buku kecil ini dapat menambah literatur ekonomi, terutama ekonomi perkotaan dan literatur ekonomi pada umumnya.

Jakarta Awal 2015  
Penulis

Djamester A. Simarmata

# DAFTAR ISI

<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xix</b>
<b>BAB I        EKONOMI PERKOTAAN.....</b>	<b>1</b>
1.1.    Pendahuluan .....	1
1.2.    Barang Kolektif sebagai Kerangka Teknologi Perkotaan.....	3
1.3.    Tata Guna Tanah DKI Tahun 1982 dan Tahun 2000-an .....	6
1.4.    Implikasi Tata-Ruang dan Teknologi Barang Kolektif .....	15
1.5.    Kilas balik Struktur Ekonomi DKI dan BOTABEK, Tahun 1980-an .....	20
1.6.    Mobilitas Personel Dalam Kota Jakarta .....	24
1.6.1.    Mobilitas dalam Konteks Lebih luas Wilayah Perkotaan .....	27
1.7.    Situasi Ekonomi DKI Tahun 2000-an .....	33
1.8.    Struktur Nilai Tambah Produk; Peran Sektor Pelayanan.....	47
1.8.1.    Trend Baru: Dari Spesialisasi Sektoral ke Spesialisasi Fungsional.....	59

1.9.	Dampak Globalisasi dan Desentralisasi pada Jakarta.....	62
1.9.1.	Lebih Jauh Tentang Perencanaan Kota DKI.....	66
<b>BAB II</b>	<b>BEBERAPA PRINSIP EKONOMI PERKOTAAN .....</b>	<b>84</b>
2.1.	Berbagai Titik Pandang Perkotaan.....	84
2.2.	Tiga Tingkatan Ekonomi Skala dalam Kota .....	88
2.2.1.	Ekonomi Skala Internal perusahaan: .....	96
2.2.2.	Ekonomi Skala Industrial (Eksternal).....	97
2.2.3.	Ekonomi Skala Aglomerasi .....	99
2.2.4.	Landasan Mikroekonomi .....	100
2.3.	Volume Pemasaran Perusahaan. ....	102
2.4.	Interaksi Sektor Publik dan Sektor Privat dalam Kota .....	109
2.5.	Dinamika Ekonomi Perkotaan.....	115
	Tambahan pelengkap bab II*: .....	123
<b>BAB III</b>	<b>AKSESSIBILITAS RUANG .....</b>	<b>132</b>
3.1.	Pendahuluan .....	132
3.1.1.	Model von Thünen.....	136
3.1.2.	Model von Thünen Dalam Perkotaan .....	142
3.1.3.	Lokasi Rumah Tangga Dalam Kota .....	147
3.1.4.	Masalah Struktur Konsentrik .....	152
3.2.	Struktur Kota Hoyt. ....	158
3.3.	Struktur Ruang dan Mobilitas Dalam kota .....	161
3.3.1.	Model Gravitasi.....	163
3.3.2.	Dasar Teori Model Gravitasi .....	168

3.4.	Model Entropi .....	170
3.4.1.	Contoh Model Distribusi: Metoda Pertumbuhan .....	177
3.4.2.	Metoda Faktor Pertumbuhan Kendala Ganda .....	181
3.4.3.	Model Sintetik (Model Gravitasi) .....	187
3.4.4.	Entropi pada Transportasi dan lokasi dalam kota.....	190
3.4.5.	Model Alokasi Kegiatan dan Transpor ....	192
3.4.6.	Entropi dan Nilai Guna .....	199
<b>BAB IV</b>	<b>TEORI BASIK DAN KOMPETISI KEGIATAN INTERNAL KOTA .....</b>	<b>202</b>
4.1.	Pendahuluan .....	202
4.2.	Model Ekonomi Basik.....	209
4.2.1.	Model ekonomi basik Hoyt. ....	209
4.2.2.	Model ekonomi basik Keynes .....	211
4.2.3.	Model Czamanski .....	212
4.2.4.	Model dinamik .....	213
4.3.	Analisa Inpu-Output (I-O).....	214
4.4.	Metoda LQ (Location Quotient) .....	220
4.5.	Metoda Analisa Shift-Share .....	222
4.6.	Analisa Multi-Kriteria dan Analisa Industri Multi-Sektor .....	227
4.7.	Sektor Pelayanan Dalam Kota .....	229
<b>BAB V</b>	<b>LOKASI SENTRAL DAN HIERARKI SISTEM PERKOTAAN.....</b>	<b>236</b>
5.1.	Pendahuluan .....	236

5.2.	Model Lokasi Sentral Christaler .....	239
5.3.	Teori lokasi sentral Lösch.....	245
5.4.	Perbandingan Teori Lokasi Sentral Christaler dan Lösch .....	250
5.5.	Sistem Hierarki dan Jaringan Kota .....	254
5.6.	Lebih Jauh tentang Sistem Hierarki .....	263
5.6.1.	Perumusan matematik model Christaler.....	263
5.6.2.	Formalisasi Model Lösch.....	269
5.7.	Kota Pantai dalam Sistem Kota Indonesia .....	273
5.8.	Hukum Hierarki-Ukuran (Rank-Size) .....	281
<b>BAB VI</b>	<b>PROGRAMA MATEMATIK DALAM PERKOTAAN .....</b>	<b>290</b>
6.1.	Pendahuluan .....	290
6.2.	Programa Liner.....	290
6.2.1.	Pengembangan lebih jauh .....	292
6.2.2.	Model Transpor dalam Perkotaan .....	295
6.2.3.	Programa Linier dan Lokasi Pemukiman .....	299
6.2.4.	Penyempurnaan Terbaru Model H-S .....	302
6.3.	Model Lowry .....	304
6.3.1.	Lokasi Kegiatan industri dan pelayanan.....	306
6.3.2.	Kritik model Lowry .....	308
6.4.	Model logit linier:.....	310
6.5.	Contoh Model Lokasi Pelayanan dalam Kota .....	310

6.5.1.	Formula Weber dan Kriteria Keadilan Rawls. ....	319
6.5.2.	Bi-kriteria Weber-Rawls dan Lokasi Ganda BPL .....	320
6.5.3.	6.5.3 Lokasi banyak pusat pelayanan yang saling berinteraksi .....	322
<b>BAB VII</b>	<b>BEBERAPA PENDEKATAN RUANG KONTINU .....</b>	<b>329</b>
7.1.	Pendahuluan .....	329
7.1.1.	Pemilihan Lokasi Perumahan .....	331
7.2.	Pendekatan ekonomi territorial Alonso-Fujita ....	336
7.3.	Lokasi Perusahaan dalam Kota .....	338
7.4.	Rente Tanah Perkotaan.....	342
7.5.	Kondisi Umum Terbentuknya Rente .....	348
7.6.	Lebih Jauh Tentang Rente .....	354
7.6.1.	Keadilan dan Kesejahteraan Sosial Terkait Rente .....	363
7.7.	Hakiki Rente Tanah Perkotaan: .....	370
7.7.1.	Eksistensi Kota dan Rente .....	379
7.7.2.	Aspek Dinamik Masalah Rente Perkotaan .....	381
7.7.3.	Dinamika Inovasi pada Rente Tanah Perkotaan. ....	383
7.7.4.	Maksimisasi Nilai Tanah .....	387
<b>BAB VIII</b>	<b>BEBERAPA KAPITA SELEKTA .....</b>	<b>392</b>
8.1.	Mengglobalisasikan Jakarta. ....	392
8.1.1.	Belajar dari Pengalaman Negara Lain: Studi Banding .....	396

8.1.2.	Isu Daya Saing Kota abad ke-21.....	399
8.1.3.	Pola baru dari Rantai Nilai-Tambah Global (GVC).....	405
8.2.	Sistem Angkutan Perkotaan.....	408
8.2.1.	Pembangunan dan pertumbuhan terkait Angkutan Perkotaan.....	415
8.2.2.	Angkutan Pribadi.....	417
8.2.3.	Kemacetan dan instrumen ekonomi pengendali .....	419
8.2.4.	Pengelolaan Kemacetan Wilayah ( <i>area-wide traffic control</i> ).....	423
8.2.5.	Angkutan Umum Terintegrasi dan Penduduk Miskin Kota .....	427
8.2.6.	Kajian Fakta Lapangan .....	430
8.2.7.	Sekilas Optimasi Operasi Sistem Angkutan Umum .....	433
8.3.	Distrik Industri dalam Kota .....	443
8.4.	Klaster dalam Kota .....	456
8.5.	Aneka Ragam Masalah Vital Lain .....	462
8.5.1.	Lingkungan Hidup Perkotaan.....	463
8.5.2.	Persampahan Kota .....	468
8.5.3.	Masalah Logistik.....	477
8.5.4.	Kota Cerdas ( <i>Smart Cities</i> ) .....	486
<b>BAB IX</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>500</b>
<b>LITERATUR</b>	<b>.....</b>	<b>503</b>
<b>INDEKS.....</b>	<b>.....</b>	<b>513</b>

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1.	Bagan Alir mobilitas dalam kota.....	29
Gambar 2.	Struktur pembentukan nilai tambah (VA) beberapa produk di Perancis dan AS.....	50
Gambar 2a.	Kontinum hakiki barang dan pelayanan .....	54
Gambar 2b.	Hubungan antar kegiatan dengan berbagai jenis pelayanan, publik atau swasta. ....	58
Gambar 3a.	Stratifikasi Peran Ekonomi Skala Dalam Beberapa Tingkatan Ekonomi Perkotaan: SUPPLY SIDE.....	92
Gambar 3b.	Fungsi dan representasi kota menurut Camagni .....	95
Gambar 4.	Harga spasial barang serta penurunan-nya secara grafis.....	104
Gambar 5.	Luas wilayah pemasaran dalam pasar linier beberapa perusahaan.....	106
Gambar 6.	Garis permintaan, besar pemasaran dalam bidang datar, serta model pasar Lösch .....	106
Gambar 7.	Taksonomi sumber dan dampak ekonomi urbanisasi.....	111
Gambar 8.	Produk tradisional dan hi-tech serta proses pendukungnya.....	118
Gambar 9.	Lingkar-lingkar wilayah produksi von Thünen .....	140
Gambar 10.	Wilayah pengaruh (WP) jalan menurut Plassard (Thünen) dan Simarmata .....	141

Gambar 11.	Titik optimum lokasi perusahaan dalam kota ( $r^0, \delta^0$ ) .....	144
Gambar 12.	Lokasi perumahan menurut model Fujita dan salah satu model Camagni .....	149
Gambar 13.	Prinsip substitusi rente jarak dan analisa marjinal manfaat-jarak.....	151
Gambar 14.	Perbedaan jarak dari pusat P ke berbagai tempat .....	154
Gambar 15.	Lingkaran konsentrik untuk waktu perjalanan sama dan bidang fisik. ....	156
Gambar 16.	Struktur radial kota menurut Hoyt.....	159
Gambar 17.	Struktur kota monosentrik dari Burgess (hanya diambil bentuk lingkaran).....	161
Gambar 18.	Model entropy menggabung masalah lokasi, rente dan transport.....	191
Gambar 19.	Rumus dan Skema Czamanski.....	213
Gambar 20	Enam faktor pendukung pembangunan klaster industri.....	229
Gambar 21.	Skema hubungan dan interaksi antar bagian pelayanan dan penduduk .....	234
Gambar 22.	Lokasi sentral Christaler dan hierarkinya: gambar (a) adalah pembentukan heksagonal pertama, dan (b) adalah uraian pusat P (diperbesar) menjadi P' dengan pusat-pusat orde ke-2 .....	241
Gambar 23.	Prinsip transport teori Christaler (Mignot, 2002/3, p. 33) .....	243
Gambar 24.	Beberapa struktur hubungan antarkota menurut Dematteis .....	260

Gambar 25	Ibukota propinsi-propinsi Indonesia.....	277
Gambar 25 a.	Partisipasi berbagai negara dalam pengembangan konversi enersi laut. ....	279
Gambar 25a.	Grafik <i>rank-size</i> dalam kota .....	283
Gambar 26.	Grafik rank-size kota-kota Indonesia: Biru, 1995, Ungu, 1990 .....	287
Gambar 26 a.	Distributi populasi non-agricultur kota-kota RRC mulai dari penduduk 100 000 orang .....	289
Gambar 27.	Programa linier, solusi grafik .....	292
Gambar 28.	Kurva permintaan (datar), penawaran (tangga) dan rente lokasi.....	297
Gambar 29	Model kota Pittsburg .....	325
Gambar 30.	Trend penurunan harga tanah dari pusat kota arah pinggir kota. Dari gambar yang ditampilkan Evans (1985) terlihat untuk kota Los Angeles bahwa dalam jarak tertentu dari pusat kota, harga tanah malah naik. Dapat dikatakan bahwa hal ini akan berkaitan dengan satu situasi adanya “pusat” kota lain, dan dengan ini konsep kota <i>multi-center</i> menjadi semakin lumrah. ....	331
Gambar 31.	Titik optimum konsumen .....	333
Gambar 32.	Transformasi dari kurva indifferens (A,G) pada kurve rente efektif ( $\delta, r$ ).....	338
Gambar 33.	Titik optimal lokasi perusahaan.....	341
Gambar 34.	Bentuk fungsi atau kurva rente perkotaan.....	341

Gambar 35.	Rente, jangka pendek, jangka menengah, dan alternatif.....	350
Gambar 36.	Hubungan volume produksi gandum dengan kesuburan tanah.....	354
Gambar 37.	Lingkar-lingkar wilayah produksi von Thünen.....	359
Gambar 38.	Intensitas kegiatan kota.....	365
Gambar 39.	Peluang eksploitasi permintaan khusus, modus pemilikan tunggal/banyak.....	375
Gambar 40.	Dampak inovasi <i>production frontiere</i> , rente dan surplus jangka pendek .....	385
Gambar 41.	Siklus produksi dan Siklus Perkotaan.....	387
Gambar 42.	Biaya privat, biaya sosial dan optimum sosial .....	422
Gambar 43.	Daerah silang garis titik “jangan halangi” (do not block) .....	424
Gambar 43 a.	Kurva histerisis kemacetan saturatif.....	426
Gambar 43 b.	Perbaikan <i>histerisis</i> melalui pengaturan lampu LL terpadu satu area.....	426
Gambar 44.	Angkutan kota .....	432
Gambar 45.	Interaksi ekonomi kota .....	441
Gambar 46.	Struktur Klaster .....	451
Gambar 47.	Siklus air perkotaan .....	464
Gambar 47 a.	Siklus Sistem Air Perkotaan .....	466
Gambar 48.	Sistem Arus Materil dalam sistem ekonomi .....	471
Gambar 49.	Komposisi sampah padat beberapa kota dunia.....	474
Gambar 50.	Model struktur ekonomi AS dalam konteks daur hidup materil.....	477

Gambar 51. Komposisi biaya sistem logistik .....	482
Gambar 52. Moda angkutan, biaya angkut dan biaya simpan.....	482
Gambar 52 a. Sistem logistik kota Taniguchi (ANPET, 2011).....	484

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 1.	Tata-Guna Tanah DKI, 1982.....	6
Tabel 1B.	Tata guna tanah DKI dan luasnya (hektar) 2003, dan 2007.....	9
Tabel 1C.	Perkembangan tata guna tanah DKI dan luasnya (hektar); 2002-2007 .....	11
Tabel 2.	Statistik Transportasi DKI-Jakarta.....	25
Tabel 2a.	Angkutan Umum DKI-Jakarta, 2003 (2007).....	26
Tabel 2b	Perjalanan Kereta Api Jabodetabek .....	33
Tabel 3.	PDRB DKI Jakarta, Penerimaan dan Pengeluaran, 2000 (juta rph) .....	34
Tabel 3a.	Realisasi APBD Pemprov DKI-Jakarta 2011- 2013 (milyar rupiah).....	35
Tabel 3b.	PDRB DKI: Harga Berlaku dan Harga Konstan 2000.....	36
Tabel 3c.	Kontribusi Sektoral PDRB DKI.....	37
Tabel 4.	Jumlah dan tenaga kerja industri DKI, perusahaan besar dan sedang [2003 dan 2005] .....	39
Tabel 4a.	Struktur Ekonomi DKI-Jakarta .....	63
Tabel 5.	Distribusi Penghasilan antar Individu dan Keluarga.....	42
Tabel 6.	Angka Pengganda 9 sektor ekonomi.....	46
Tabel 7.	Spesialisasi sektoral dan fungsional di kota-kota Amerika Serikat.....	61
Tabel 8	Perkembangan Tata Guna Tanah DKI: 1982, 2003, dan 2007 (persen) .....	67

Tabel 7a.	Evaluasi berbagai variabel.....	146
Tabel 8.	Matrik perjalanan antar zona dalam kota .....	166
Tabel 8a	Matriks perjalanan awal .....	178
Tabel 8b	Matrik Perjalanan akibat pertumbuhan seragam $g = 1,20$ .....	179
Tabel 8c	Proses prediksi pertumbuhan homogen.....	180
Tabel 8d.	Besar perjalanan antar zona dalam pertumbuhan kendala tunggal .....	181
Tabel 8e.	Langkah pertama kendala ganda, proses Furness .....	183
Tabel 8f.	Langkah kedua process Furness .....	184
Tabel 8g.	Langkah ketiga kendala ganda, proses Furness .....	184
Tabel 8h.	Langkah keempat kendala ganda.....	185
Tabel 8i.	Langkah kelima proses Furness, kendala ganda.....	185
Tabel 8j	dst. Tabel-tabel lanjutan mencapai konvergensi Metoda Furness, Faktor Pertumbuhan dengan kendala ganda .....	185
Tabel 8h.	Proses pencarian model gravitasi, beberapa tahap.....	187
Tabel 9.	Tabel Input-Output (I-O) ekonomi .....	216
Tabel 10.	Uji coba Lösch untuk daerah Iowa, Amerika Serikat.....	247
Table 11.	Laju Pertumbuhan Harga Tanah Tahunan 1983-1996, dalam %.....	344
Tabel 12.	Jumlah kredit (billion Rp) dalam beberapa tahun pada sektor-sektor ekonomi. ....	346

Table 13	Outstanding Credit for Property, 1992-1996(in billion Rupiah) .....	346
Tabel 13.	Tipologi rente tanah .....	372
Tabel 14.	Tiga kelompok manfaat atau daya-saing.....	401
Tabel 15.	Di mana ekonomi dunia, negeri dan Kota? .....	408
Tabel 16	Uraian tiga dimensi distrik oleh Albio & Roberts. ....	447
Tabel 16a.	Jenis-jenis kolaborasi dan manfaat. ....	455
Tabel 17.	Tiga jenis kelompok penggerak daya saing kota .....	458
Tabel 18.	Karakteristik dan Faktor-faktor kota pintar .....	489
Tabel 19.	Bagaimana Berhadapan dengan Prasarana Kota (publikasi IBM) .....	496
Tabel App 1	Pelayanan Publik Lokal: Potensi Dampak pada Biaya Produksi .....	511



# **BAB I**

## **EKONOMI PERKOTAAN**

### **1.1. Pendahuluan**

---

Tinjauan ekonomi daerah perkotaan ialah pendekatan yang mempertimbangkan satu wilayah kota sebagai satuan kehidupan ekonomi terpadu, di mana sejumlah kegiatan mengambil tempat dalam daerah kota. Akhirnya, analisa ini bermuara pada pernyataan kebutuhan sistem prasarana, sarana, fasilitas umum bersama dengan tata-guna tanah (*land use*), sesuai dengan kriteria ekonomi. Kota beroleh manfaat ekonomi dari pengelompokan ruang perusahaan produksi ekonomi kota analog pada pengelompokan konsumen yang dikenal dengan istilah ekonomi aglomerasi. Ekonomi kedekatan (*proximity*) antar produsen dan konsumen saling mendukung penurunan biaya transaksi ekonomi, akibat konsentrasi penduduk dan perusahaan. Penduduk kota merupakan faktor produksi vital dalam perusahaan serentak sebagai konsumen. Tetapi hal ini dapat disertai dampak negatif karena intensitas ataupun jumlah penduduk per satuan luas kota yang tinggi menimbulkan kongesti ruang sebagai eksternalitas. Kejenuhan itu akan terlihat dengan menonjol dalam kepadatan lalu lintas di jalan-jalan kota. Setelah melewati ambang harga tertentu, dampak negatif dapat jauh lebih besar dari dampak positif aglomerasi, menimbulkan biaya sosial sangat tinggi.

Penyediaan infrastruktur fisik hendaknya berada dalam kerangka pikir bahwa prasarana adalah fasilitator bagi ekonomi dan kegiatan sosial lain, baik dalam rangka *komplementaritas* maupun *substitutif*. Sifat komplementaritas terlihat jelas dari hubungan kendaraan dengan jalan, sedangkan sifat substitutif diperoleh dalam kaitan antara angkutan umum dan kendaraan pribadi. Sifat komplementaritas ialah bila satu darinya tidak ada maka komponen lain tidak dapat beroperasi. Demikianlah bahwa mobil tidak ada gunanya bila jalan raya tidak tersedia, adalah gambaran sifat komplementaritas. Kedua sifat itu, komplementaritas bersama dengan substitutif harus dimanfaatkan seoptimal mungkin dalam meningkatkan produktivitas ekonomi dan social perkotaan. Kegagalan pemanfaatan simultan dua sifat itu mengurangi efisiensi dan efektivitas ekonomi perkotaan secara signifikan. Pembicaraan ekonomi perkotaan ini memang mengambil referensi kota Jakarta. Hal ini lebih didasarkan pada kediaman penulis di kota ini, sehingga lebih dekat dengannya dan dengan begitu lebih mengenalnya dari kota lain di Indonesia, dan bukan oleh satu perasaan *chauvinistic* atau sifat sentralistik dalam negara republik ini.

Sebagaimana akan dibicarakan kemudian, peran ekonomi perkotaan sangat vital untuk mendukung perekonomian nasional, sebab kontribusi ekonomi perkotaan pada PDB dapat mencapai sekitar 75 persen, di mana di negara maju lebih tinggi lagi. Hal ini diangkat oleh Choe dan Roberts (2011)<sup>1</sup> dalam salah satu publikasi ADB

---

<sup>1</sup> "Cities play a crucial role in national economic growth, especially in Asia, where they have urbanized quickly over the last 30 years,

(Asian Development Bank). Dua penulis ini menjadikan *cluster* sebagai instrumen utama bagi pengembangan daya saing ekonomi perkotaan. Demikianlah penulis ini, seperti juga nanti dinyatakan kemudian, bahwa isu daya saing kota akan menggantikan daya saing negara. Inilah salah satu isu vital yang didukung oleh buku ini.

## **1.2. Barang Koletif sebagai Kerangka Teknologi Perkotaan**

---

Setiap kali orang dari daerah pedesaan masuk kota, maka kesan pertama yang terlihat ialah situasi jalan-jalan gemerlapan penuh dengan banyak bangunan, padat, banyak orang dan kendaraan. Jalan dan jembatan terasa ada di mana-mana. Hal ini lebih mudah terlihat bagi orang-orang yang bebas melintasi jalan-jalan umum, dan juga bila orang itu berkendara melewati jalan non-tol. Bila orang mencari alamat, maka referensi utama ialah jalan, kelurahan-RT-RW. Ini terkait dengan sifat strategis dari jaringan jalan. Lebih jauh terlihat banyaknya kantor-kantor pemerintah atau kantor polisi, pasar, sekolah, jaringan listrik, sistem saluran air, jaringan telepon dan lain sebagainya, yang pada hakekatnya merupakan barang publik, di mana banyak di antaranya merupakan prasarana. Jaringan jalan adalah subset sistem transportasi dengan kandungan teknologi tinggi. Kemajuan teknologi transportasi akan membawa pengaruh besar pada arus pergerakan manusia, barang dan informasi dalam kota.

---

beginning with manufacturing and now with booming service sectors.”, p.xvii